Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9809**

14. Wahlperiode 19. 07. 2002

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Paul K. Friedhoff, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 14/9737 –

Befahrbarkeit des Niederrheins

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Erhöhung der Abladetiefe des Niederrheins von 2,50 m auf 2,80 m ist eines der wesentlichen Vorhaben im Verkehrswegeausbau zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Logistikwirtschaft im Bereich des Niederrheins und des Duisburger Hafens. Aus diesem Grund ist bereits im Bundesverkehrswegeplan ’92 die Fahrrinnenvertiefung von Mittel- und Niederrhein enthalten. Im Rahmen des Investitionsprogrammes 1999 bis 2002 sind rund 65 Mio. Euro bereitgestellt worden. Angesichts der Verzögerungen bei der Vorlage der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans und der zeitlichen Beendigung des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 stellt sich auch die Frage der Finanzierung der restlichen Maßnahmen.

1. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Vertiefung der Fahrrinne von Mittel- und Niederrhein bei?

Die Anpassungsmaßnahmen am Mittelrhein zwischen Koblenz und Köln haben das Ziel, den flussabwärts von Köln bereits seit längerem vorhandenen Ausbaustandard – nämlich eine auf den Gleichwertigen Wasserstand (GIW) bezogen 2,50 m tiefe Fahrrinne – auch flussaufwärts von Köln herzustellen. Erheblich begünstigt von der Fahrrinnenvertiefung von 2,10 m auf 2,50 m unter GIW sind bei Wasserständen unterhalb des Mittelwasserstandes neben den Schiffsverkehren von und zu den Häfen sowie Umschlagsstellen zwischen Koblenz und Köln auch die Wechselverkehre mit der Bundeswasserstraße Mosel.

Die Anpassungsmaßnahmen am Niederrhein zwischen Duisburg und der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich haben das Ziel, eine auf den GIW bezogen 2,80 m tiefe Fahrrinne herzustellen. Sie werden unter Berücksichtigung der Erosion am Niederrhein mit den Maßnahmen zur Erzielung

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 17. Juli 2002 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

eines dynamischen Sohlengleichgewichts am Niederrhein koordiniert. Erheblich begünstigt von der um 30 cm vergrößerten Fahrrinnentiefe sind – insbesondere bei Wasserständen unterhalb des Mittelwasserstandes – neben den Schiffsverkehren von und zu den Häfen sowie Umschlagsstellen flussabwärts von Duisburg auch die Wechselverkehre mit den Wasserstraßen des Westdeutschen Kanalnetzes.

Aus diesen Gründen misst die Bundesregierung der Vertiefung der Fahrrinne von Mittel- und Niederrhein eine unverändert hohe Bedeutung bei. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser Maßnahmen ist höher als fünf.

2. Welche Maßnahmen sind im Rahmen des Investitionsprogrammes 1999 bis 2002 geplant und durchgeführt worden?

Zwischen Koblenz und Köln wurde im Wesentlichen durch Nassbaggerarbeiten eine Vertiefung der Fahrrinne um 40 cm durchgeführt. Somit wird derzeit zwischen Koblenz und Duisburg durchgehend eine einheitliche Fahrrinne mit einer Tiefe von 2,50 m unter GIW vorgehalten.

Zwischen Duisburg und der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich wurden Kolkverbauten, Sohlenstabilisierungen und strombauliche Regulierungsmaßnahmen kombiniert. Durch die engpassorientierte schrittweise Durchführung der Maßnahmen kann die Binnenschifffahrt bereits jetzt einen Teil der angestrebten Mehrtiefe bei GIW in Anspruch nehmen.

Von 1999 bis Ende 2002 werden sich die Ausgaben auf eine Summe von rund 48 Mio. Euro belaufen.

3. Welche Maßnahmen stehen bis zum Erreichen des Ausbauziels noch aus?

Bei den noch abzuarbeitenden Restmaßnahmen der Fahrrinnenvertiefung zwischen Koblenz und Köln handelt es sich erstens um die Verbreiterung der Fahrrinne in Reststrecken und zweitens um die Anpassung der schifffahrtsüblichen Liegeplätze an die neue Fahrrinnentiefe.

Flussabwärts von Duisburg müssen unter Inkaufnahme von zunächst noch vorhandenen Breiteneinschränkungen die laufenden Arbeiten bis ins Jahr 2004 fortgesetzt werden, bis die volle Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter GIW erstmals genutzt werden kann.

4. Wie hoch sind die Investitionen, die dafür erforderlich sind?

Über die in der Antwort zu Frage 2 genannten Ausgaben hinausgehend belaufen sich die Ausgaben für die in der Antwort zu Frage 3 beschriebenen, weiterhin erforderlichen Investitionen auf insgesamt rund 95 Mio. Euro.

5. In welchem Zeitraum plant die Bundesregierung, die Maßnahmen abzuschließen?

Die Fertigstellung aller Maßnahmen wird im Verlauf der kommenden 10 Jahre angestrebt. Genauere Aussagen lassen sich aufgrund der noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren nicht treffen.

6. Trifft die Information zu, wonach die Vertiefung des Rheins auf der niederländischen Seite bis 2004 abgeschlossen sein wird?

7. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Baumaßnahmen auf deutscher Seite zeitgleich mit dem Ende der Ausbaumaßnahmen auf der niederländischen Seite abgeschlossen werden können?

Die erstmalige vollständige Nutzung einer Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter GIW flussabwärts von Duisburg ist zeitgleich für die Niederlande und Deutschland im Jahr 2004 vorgesehen. Allerdings sind dabei zunächst Breiteneinschränkungen der Fahrrinne an morphologisch sensiblen Stellen hinzunehmen. Auch in den Niederlanden wird das gesamte Bündel an Maßnahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden können.

Eine deutsch-niederländische Arbeitsgruppe, die seit 1993 existiert, aus Vertretern der jeweiligen nationalen Wasserstraßenverwaltungen gebildet worden ist und auch in einer Studie die Grundlagen für die Anpassungsmaßnahmen am Niederrhein geschaffen hat, stellt durch regelmäßige Abstimmungen der Zeitziele ein paralleles Voranschreiten der Maßnahmen im Sinne der Schifffahrt sicher.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333